

Emergenza COVID-19

Linee Guida per la ripresa del traffico negli aeroporti.

- **Misure, sensibilizzazione, comunicazione, modelli di soluzione e strumenti**
- **Programmi di miglioramento e adeguamento degli scali alle nuove esigenze sanitarie**

PROPOSTA	DIRETTORE SVILUPPO ED APPROVAZIONE PROGETTI	Marco Trombetti
VERIFICATA	DIRETTORE CENTRALE PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E SVILUPPO INFRASTRUTTURE	Claudio Eminente
APPROVATA	DIRETTORE GENERALE	Alessio Quaranta

Sommario

Premessa e obiettivi	4
1. Ambiti di applicabilità delle Linee Guida	7
2. Prevenzione della diffusione del virus COVID-19	8
2.1 PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO/DOCUMENTALE	8
2.2 GESTIONE DEI FLUSSI	9
2.3 USO DELLE MASCHERINE	10
2.4 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	10
2.5 INDICAZIONI PER PASSEGGERI ED EQUIPAGGI	11
2.6 IGIENIZZAZIONE E PULIZIA DI SPAZI E SUPERFICI	15
2.7 TRATTAMENTO DELL'ARIA NELLE AREE DEL TERMINAL E IN EVENTUALI ALTRI LUOGHI DI AGGREGAZIONE	16
2.8 AEROMOBILI	16
3. Protezione negli scali del flusso dei passeggeri e dell'attività degli addetti aeroportuali	18
3.1 MISURE DI ORGANIZZAZIONE DEI FLUSSI RIGUARDANTI ADDETTI E PASSEGGERI SECONDO LE INDICAZIONI GIÀ EMANATE E CHE VERRANNO EMANATE DALLE AUTORITÀ COMPETENTI	18
3.2 SMART TECHNOLOGIES	22
3.3 CONTROLLI DI SICUREZZA	22
3.4 GROUND HANDLING OPERATIONS	23
4. Adeguamento delle operazioni in area Airside	24
4.1 UTILIZZO DI STANDS DI PARCHEGGIO AEROMOBILI E AREE DI SUPPORTO E MANOVRA	24
4.2 PERCORSI	24
4.3 INDIVIDUAZIONE STANDS ISOLATI	25
4.4 AREE PER IGIENIZZAZIONE DI MEZZI ED ATTREZZATURE	25
4.5 VARCHI	25
5. Cargo	26
5.1 PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO/DOCUMENTALE	26

5.2	IGIENIZZAZIONE	26
5.3	AREE DI PRE-ACCETTAZIONE	26
5.4	AREE DI PRE-IMBARCO	26
5.5	PIAZZOLE CARGO DEDICATE	27
6.	Cantieri e ditte esterne	28
6.1	PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO/DOCUMENTALE	28
6.2	PROCEDURE DA ATTUARE	28
6.3	IGIENIZZAZIONE E PULIZIA DI SPAZI	28
7.	Comunicazione	30
7.1	COORDINAMENTO CON LE COMPAGNIE AEREE	30
7.2	CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E SOSTEGNO DI ADDETTI E STAKEHOLDERS	31
7.3	CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E SOSTEGNO DEI PASSEGGERI	31
8.	Modelli di soluzione delle criticità e strumenti	32
8.1	SISTEMI DI “PRE-SCREENING” PER GARANTIRE IL MASSIMO LIVELLO DI SALUTE, SICUREZZA E COMFORT AI PASSEGGERI E AGLI OPERATORI AEROPORTUALI	32
8.2	PIANI DI ADEGUAMENTO DEI VETTORI ALLE NUOVE ESIGENZE SANITARIE	32
8.3	SIMULAZIONI DINAMICHE PER LA VERIFICA DEI POSSIBILI COLLI DI BOTTIGLIA E IL MONITORAGGIO DELLA CAPACITÀ EFFETTIVA	33
8.4	TRAINING DEL PERSONALE DEL GESTORE E DEGLI ALTRI OPERATORI	33
8.5	MANTENIMENTO DEI REQUISITI DI CERTIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE	34
8.6	CHANGE MANAGEMENT	34
8.7	COVID ACTION GROUP	34
	Appendice 1: Aviazione Generale, Avio superfici ed Eli-idrosuperfici	36

Premessa e obiettivi

Le presenti Linee Guida riguardano le azioni, indicate nella forma di check-list ai Gestori aeroportuali, a supporto della ripresa a pieno regime del traffico negli scali del Paese a seguito della cessazione dello stato di emergenza.

Presupposto delle Linee Guida è che la gestione del trasporto aereo rispetto alle nuove esigenze sanitarie debba contemperare il prioritario obiettivo della salute di passeggeri, degli equipaggi e degli addetti dell'intera filiera con le caratteristiche funzionali e operative sensibili del trasporto aereo stesso, e, con un approccio multi-layered coerente con i principi del Safety Management Systems (SMS), debba salvaguardare le condizioni operative sostenibili e la praticabilità dei servizi commerciali, nonché recuperare confidenza dei passeggeri stessi nel trasporto aereo.

Il "Sistema" deve lavorare come una squadra aeronautica mostrando solidarietà e distinguendo le fasi di riavvio da quelle di ripristino. Riavviare il settore e sostenere il suo recupero sono infatti fasi distinte che potranno richiedere approcci diversi e misure temporanee per mitigare l'evoluzione dei rischi.

Per quanto riguarda gli aeroporti, sulla base di tali presupposti, le Linee Guida mirano alla massima libertà e flessibilità di azione da parte del gestore dello scalo sulla base di criteri chiave, per favorire misure efficaci e mirate rispetto alla specifica configurazione delle infrastrutture di competenza, le caratteristiche del traffico trattato e le modalità operative caratteristiche.

Per quanto riguarda i vettori, tenuto conto della complessità operative derivanti da caratteristiche di traffico, destinazioni e frequenze, dimensione e tipologia di aeromobili impiegati, Paesi di riferimento quali hub di origine, le presenti Linee Guida si limitano alle indicazioni minime indispensabili, demandando al vettore stesso misure più specifiche calibrate sui propri modelli operativi. Le Linee Guida si prefiggono inoltre lo scopo di spostare la consapevolezza dell'attuazione delle norme *sul passeggero* mirando a sensibilizzare lo stesso circa i comportamenti atti a contenere il rischio, tuttora vigente, di contagio all'interno delle aree terminali. In uno scenario che vede la cessazione dello stato di emergenza, la "responsabilità individuale" di tutti gli utenti svolge un ruolo centrale, in particolar modo per quanto riguarda la tenuta dei comportamenti corretti, l'attuazione delle corrette misure igieniche e la prevenzione di comportamenti che possano aumentare il rischio di contagio.

Le Linee Guida assumono che gli interventi sugli aeroporti

derivanti dalle azioni intraprese possano essere eseguiti con limitati costi laddove riguardino l'adozione di procedure, modalità operative, attività di sensibilizzazione e comunicazione, e comunque sulle infrastrutture fisiche esistenti. La copertura di detti costi, se non finanziata direttamente con fondi per le nuove esigenze sanitarie, potrà essere richiesta con la presentazione di una nuova voce di intervento che verrà denominata "*prime attività per la ripartenza*", ad integrazione del Piano di investimenti vigente.

Ulteriori interventi con impegno di risorse sulle infrastrutture e sugli impianti, così come l'impiego e lo sviluppo di tecnologie tese al recupero di funzionalità nel complesso aeroportuale, faranno parte di specifici "*Programmi di miglioramento e adeguamento alle mutate esigenze sanitarie*"*, la cui copertura dei costi sarà parimenti valutata ad integrazione del Piano di investimenti vigente, laddove non direttamente finanziata con fondi per le nuove esigenze sanitarie e ritenuta giustificata da motivi di sicurezza, dalla necessità di tutelare la salute pubblica e rafforzare la fiducia dei passeggeri e degli equipaggi.

Le misure introdotte dovranno essere tarate in funzione dell'evolversi della situazione e la loro permanenza dovrà essere rivista al cessare della necessità, così come occorrerà rimanere vigili sul rischio di ulteriori focolai e pianificare le conseguenti attività, essendo preparati a reintrodurre eventualmente le misure restrittive qualora fosse necessario. Per l'implementazione delle presenti Linee Guida è richiesto che il management della società di gestione dello scalo istituisca un apposito gruppo di lavoro per assicurare il necessario coordinamento delle direzioni coinvolte e degli stakeholders.

Le azioni riguardanti la protezione dei flussi di passeggeri e l'attività degli addetti in aeroporto, in ragione della temporaneità delle misure previste e del necessario adeguamento all'evoluzione dell'emergenza sanitaria e del quadro normativo nazionale ed internazionale di riferimento, saranno rivalutate, se le condizioni lo consentiranno, in ragione degli effettivi fattori di rischio e della necessità pratica di misure di mitigazione in circostanze diverse.

Al gestore aeroportuale è raccomandata la tempestiva verifica di progetti e cantieri in corso rispetto ai contenuti delle presenti Linee Guida. Nel caso di incoerenze fra gli interventi programmati e in corso con le azioni conseguenti alle nuove misure sanitarie dovranno essere predisposti adeguati studi per l'adeguamento degli stessi progetti o cantieri.

Il peculiare carattere globale del trasporto aereo e la straordinarietà dell'emergenza sanitaria originata dalla pandemia ancora in corso con incertezza di scenari, estesa a tutti gli ambiti sociali e economici, richiedono il confronto continuo con analoghe

discipline allo studio e emanate da altri Paesi, istituzioni e organizzazioni del trasporto aereo.

Aggiornamenti ed integrazioni saranno pertanto possibili in qualsiasi momento in funzione dell'evoluzione dell'emergenza sanitaria e del quadro normativo nazionale ed internazionale di riferimento, dei contributi scientifici e delle nuove soluzioni tecnologiche, nonché dell'evoluzione dei flussi di traffico e con il contributo di tutti gli attori della filiera trasporto aereo.

Tutto ciò nella consapevolezza che, se da un lato continua ad essere prioritario gestire l'attuale crisi, è altrettanto necessaria un'analisi "più ampia" delle misure e dei passi effettuati durante la crisi che, tenuto conto dell'esperienza maturata, serviranno da base per la definizione di un settore dell'aviazione più resiliente e sostenibile in futuro.

* Programmi di miglioramento e adeguamento degli scali alle nuove esigenze sanitarie (Programma di miglioramento)

Basati sull'analisi puntuale del complesso di infrastrutture edifici esistenti in ciascun aeroporto e delle relative modalità di utilizzo, sono piani predisposti dal Gestore che propongono interventi di miglioramento e adeguamento alle nuove esigenze sanitarie delle opere civili, impianti e tecnologie, per la mitigazione dei rischi di diffusione del virus e a contenimento degli impatti negativi delle nuove misure sulla funzionalità e sull'operatività degli scali. Tali programmi riguardano essenzialmente le modifiche di carattere temporaneo o definitivo ove necessario in particolare per impianti e tecnologie, e dovranno costituire uno strumento flessibile e di rapida valutazione, volto a facilitare l'esecuzione degli interventi necessari.

1. Ambiti di applicabilità delle Linee Guida

Le azioni individuate dalle presenti Linee Guida si riferiscono, in termini applicativi, al perimetro delle aree ed ai servizi di diretta competenza dello stesso Gestore dell'aeroporto. Le aree in subconcessione o di competenza di soggetti terzi, sia pubblici sia privati, verranno trattate sulla base delle specifiche procedure di coordinamento in essere. Le stesse Linee Guida contengono indicazioni ai vettori aerei e agli handlers, per quanto applicabile in coordinamento con eventuali norme in vigore in ambito internazionale sulla stessa materia.

Le presenti Linee Guida si applicano ad aeroporti di Aviazione Commerciale. Per quanto riguarda gli aeroporti o terminal dedicati all'Aviazione Generale, tra cui anche quelli di diretta gestione dell'ENAC, nonché Avio superfici ed Eli-idrosuperfici, si applicano le Linee Guida semplificate (**Appendice 1**), in considerazione della minore complessità della gestione dei flussi, degli spazi, dell'organizzazione e delle procedure.

NOTE: RIFERIMENTI NORMATIVI

Le presenti Linee Guida sono redatte in conformità alla normativa vigente al momento delle loro pubblicazioni.

È raccomandata l'attenzione agli aggiornamenti della norma vigente e all'adozione di nuove norme inerenti alla stessa materia.

2. Prevenzione della diffusione del virus COVID-19

Le indicazioni che seguono hanno l'obiettivo di prevenire quanto possibile la diffusione del virus COVID-19 nell'ambito del trasporto aereo, proteggendo passeggeri e addetti nelle fasi del viaggio, della gestione, manutenzione e sviluppo di spazi, percorsi e servizi, nel rispetto delle norme e raccomandazioni vigenti e in riferimento alle più efficaci pratiche internazionali.

Nel rispondere alle nuove esigenze sanitarie, in particolare al superamento del contesto emergenziale da pandemia COVID-19, le indicazioni definite tengono conto delle caratteristiche peculiari e delle esigenze operative nell'ambito del trasporto aereo e mirano, a tale scopo, al trasferimento al gestore aeroportuale ed al vettore aereo delle scelte applicative che meglio interpretano i criteri di prevenzione dal contagio alla base delle indicazioni stesse.

In relazione alla cessazione dello stato di emergenza ed alla percentuale di vaccinazione della popolazione nazionale, le recenti disposizioni normative pongono l'accento sulle modalità di informazione agli utenti, nonché sulle misure organizzative da attuare nelle aerostazioni, nella consapevolezza della necessità di contemperare in maniera appropriata il contrasto del rischio sanitario comunque vigente.

Tenuto conto delle esigenze sanitarie, al fine di ridurre quanto più possibile la permanenza dei passeggeri a bordo degli aeromobili, è raccomandato il migliore coordinamento tra Gestore e ENAV per l'ottimizzazione delle procedure.

2.1 PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO / DOCUMENTALE

Saranno allestiti dal Gestore e potranno essere messi a disposizione delle autorità sanitarie competenti previa la definizione di appositi accordi, presidi di controllo, sia per i flussi in partenza che per quelli in arrivo dedicati alla verifica di eventuali documenti sanitari laddove esistenti, anche in formato digitale. Per i presidi di controllo saranno privilegiate le soluzioni caratterizzate da impiego di tecnologia atta ad azzerare o contenere al minimo possibile la sosta di passeggeri e addetti e il contatto tra passeggeri e gli addetti stessi.

I suddetti presidi devono essere collocati in punti adeguati del terminal aeroportuale, per permettere che le operazioni

avvengano in spazi idonei, minimizzando i tempi di attesa e accodamenti per le operazioni di sbarco/transito/imbarco. L'allontanamento dei soggetti non idonei all'accesso al Terminal, o all'imbarco, avverrà secondo procedure e percorsi che garantiscano adeguata segregazione e distanza rispetto ad altri passeggeri e addetti, richiedendo, ove necessario, l'intervento delle forze dell'ordine. La gestione dei casi sospetti sarà garantita dalle Autorità sanitarie nel rispetto dei protocolli vigenti.

2.2 GESTIONE DEI FLUSSI

L'ingresso ed il transito nel territorio nazionale sono consentiti in base alle condizioni indicate dalla normativa vigente*.

In particolare, dal 1° aprile al 30 aprile 2022, è consentito l'accesso e l'utilizzo di aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, sull'intero territorio nazionale, esclusivamente ai soggetti muniti di una delle certificazioni verdi COVID-19 da vaccinazione, guarigione o test (cosiddetto "Green Pass base").

In generale, per i passeggeri in partenza, in transito o in arrivo da Paesi nei quali non risulta in vigore la certificazione verde COVID-19 (*Green Pass*) o che non rientrano tra quelli i cui certificati (di vaccinazione, di test e di guarigione) sono riconosciuti equivalenti a quelli rilasciati in conformità al Regolamento (UE) 2021/953, è auspicabile che vengano attivati specifici "corridoi" Extra Schengen, anche avvalendosi di autocertificazioni rilasciate a cura dei viaggiatori, previo accordo tra vettori e gestori. I gestori, gli operatori aeroportuali ed i vettori dovranno adottare interventi organizzativi e gestionali al fine di contingentare gli accessi ed evitare potenziali assembramenti, soprattutto in prossimità di colli di bottiglia che generano accodamenti. Il gestore aeroportuale deve verificare la capacità effettiva, anche in relazione alla configurazione degli spazi, delle aree partenze, arrivi e transiti landside e airside del Terminal, interne e esterne, ponendo in essere ogni misura atta ad evitare assembramenti nella gestione dei flussi. In generale, è raccomandato ai passeggeri di osservare, ove possibile, un opportuno distanziamento interpersonale all'interno del terminal ed in tutte le altre *facilities* aeroportuali (es. bus per trasporto passeggeri). È sempre obbligatorio indossare una mascherina FFP2 per l'accesso e l'utilizzo di aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, oltre che sui mezzi di trasporto intermedi quali autobus, treni, ecc.

* Alla data di aggiornamento delle presenti Linee Guida il riferimento normativo vigente è da considerarsi l'Ordinanza del Ministro della Salute 01 aprile 2022.

È comunque raccomandato l'utilizzo, oltre ai casi espressamente previsti, di dispositivi di protezione di tipo FFP2 negli spazi al chiuso.

Le verifiche su ciascuno spazio e percorso dovranno tenere conto della prevista gradualità di crescita dei flussi di traffico, gestendo gli accodamenti nel modo più ordinato possibile al crescere dei volumi stessi (si veda anche punto 3.1). Nella gestione dei flussi il gestore deve tenere in considerazione anche il fatto che alcuni passeggeri potrebbero decidere di arrivare con largo anticipo presso lo scalo sostando all'interno del terminal per un tempo maggiore del normale. In caso di eventuali evidenze di sottodimensionamento nelle aree landside, sia in relazione all'affollamento degli spazi sia in relazione alla formazione di accodamenti che interferiscano con flussi ordinati, il gestore potrà valutare la preclusione, salvo giustificate eccezioni, permanente o limitata agli orari di picco, di accesso e sosta di accompagnatori e visitatori nelle aree del terminal.

2.3 USO DELLE MASCHERINE

Dal 1° aprile e fino al 30 aprile 2022 è fatto obbligo per tutti di indossare la mascherina di tipo FFP2 per l'accesso e l'utilizzo degli aeromobili, secondo le specifiche emanate dalle autorità sanitarie competenti.

È comunque raccomandato l'utilizzo, oltre ai casi espressamente previsti, di dispositivi di protezione di tipo FFP2 negli spazi al chiuso. A tale fine, è raccomandato ai Gestori di apporre idonea segnaletica, includendo informazioni relative al corretto utilizzo delle mascherine e di disporre, laddove possibile, distributori automatici di mascherine e altri dispositivi di protezione individuale in prossimità degli accessi al Terminal. I passeggeri devono assicurarsi di disporre di un numero sufficiente di mascherine in ragione dell'intera durata del loro viaggio. I membri del personale che interagiscono con i passeggeri dietro uno schermo di protezione non devono sempre indossare dispositivi di protezione individuale, salvo che ciò sia previsto dalle misure prescritte dal proprio datore di lavoro (con ausilio del Medico competente e del RSPP).

2.4 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

È raccomandato ai gestori e ai vettori l'utilizzo nonché la sensibilizzazione nei confronti di passeggeri e dipendenti di DPI realizzati con materiali ecosostenibili monomateriale e riciclabili in modo da non pregiudicare ulteriormente la qualità ambientale degli ecosistemi.

È necessario che i gestori aeroportuali, nell'ambito del proprio piano di tutela ambientale, adottino tutte le misure già previste dalle normative in vigore per il recupero dei dispositivi di protezione individuale già in circolazione composti da multimateriali non riciclabili.

Anche nel contesto dell'emergenza sanitaria in corso, la sostenibilità ambientale deve rimanere il principio cardine di qualunque scelta in termini di realizzazione di interventi, utilizzo di materiali, realizzazione o miglioramento di impianti, adozione di nuove procedure.

2.5 INDICAZIONI PER PASSEGGERI ED EQUIPAGGI

A tutti gli utenti/passeggeri si raccomanda di non utilizzare i servizi di trasporto pubblico se si hanno sintomi di infezioni respiratorie acute (febbre, tosse, raffreddore) e di utilizzare, oltre i casi espressamente previsti, sempre dispositivi di protezione individuale di tipo FFP2 negli spazi al chiuso.

2.5.1 Passeggeri in arrivo

L'arrivo nel territorio nazionale è consentito in base alle condizioni indicate dalla normativa vigente*.

Il gestore deve individuare aree idonee per l'eventuale isolamento - sale COVID-19 - dove poter far attendere passeggeri in arrivo che evidenzino sintomatologie sospette. Una volta individuati, tali soggetti devono fornire i propri dati personali secondo la modulistica standard definita dalle autorità competenti che sarà a disposizione e attendere l'intervento delle autorità sanitarie.

Disinfettanti per le mani e/o altri prodotti di disinfezione saranno più diffusi possibile nel terminal per incentivare passeggeri, equipaggi e addetti al loro utilizzo. Il gestore ne assicura la maggiore diffusione in relazione alle caratteristiche e alla configurazione dei punti critici delle proprie infrastrutture (es. scale, ascensori, tappeti mobili, servizi igienici, lounges, gates).

Gli aeromobili che dovessero trasportare passeggeri/equipaggi con sintomatologie sospette devono essere parcheggiati in aree remote, o comunque appositamente attrezzate per evitare ogni tipo di diffusione dell'eventuale contagio, e devono essere predisposti percorsi speciali per evitare la commistione con i normali flussi, ovvero definite specifiche e adeguate procedure operative per la gestione di questi voli.

* Alla data di aggiornamento delle presenti Linee Guida il riferimento normativo vigente è da considerarsi l'Ordinanza del Ministro della Salute 01 aprile 2022.

Una segnaletica chiaramente intellegibile deve indicare le misure atte ad evitare affollamento nelle aree di potenziale maggior assembramento, quali ad esempio: esercizi commerciali, nastri ritiro bagagli, *lost&found*, servizi igienici, controllo passaporti.

2.5.2 Passeggeri in partenza

Il gestore è tenuto a verificare che, al momento dei controlli di sicurezza per l'accesso nell'area sensibile dell'aeroporto, i passeggeri esibiscano agli addetti alla security il cosiddetto *Green Pass base*, attestante l'avvenuta vaccinazione anti-SARS-Cov-2, la guarigione dall'infezione da SARS-CoV-2, ovvero l'effettuazione di un test molecolare o antigenico rapido con esito negativo al virus SARS-CoV-2, o, infine, una certificazione rilasciata dalle autorità sanitarie competenti a seguito di una vaccinazione validata dall'Agenzia europea per i medicinali (European Medicines Agency – EMA).

La verifica della validità del Green Pass o della succitata documentazione alternativa è a cura del vettore, o un suo delegato.

Tali disposizioni non si applicano ai soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale e ai soggetti esenti sulla base di idonea certificazione medica rilasciata secondo i criteri definiti dal Ministero della Salute o altre autorità competenti.

A tal proposito si richiama, altresì, quanto previsto dall'articolo 9-bis, comma 3, del decreto-legge 22 aprile 2021, n. 52 e s.m.i., che prevede un'esenzione dalla normativa specifica dell'impiego delle certificazioni verdi Covid-19 ai soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale. Ne consegue che, tranne nel caso in cui ricorrano le condizioni di cui al citato articolo 9, comma 8-bis, per tutti i soggetti di età superiore a sei anni, che siano eventualmente esclusi per età dalla campagna vaccinale, rimane valida e applicabile l'obbligo di effettuare un test molecolare o antigenico e conseguente isolamento fiduciario, ove previsto, per l'ingresso nel territorio nazionale.

Ai sensi del vigente quadro normativo si puntualizza, altresì, che nel caso in cui i passeggeri abbiano come destinazione uno degli Stati nei quali non risulta essere in vigore la certificazione verde COVID-19 (cd. *Green Pass*), comunque gli stessi, per accedere all'area sensibile dell'aeroporto, devono essere in possesso di una delle certificazioni previste dalle vigenti Ordinanze del Ministero della Salute.

Al gate il vettore, o un suo delegato, verifica con le modalità indicate dal decreto-legge 24 marzo 2022, n. 24 e s.m.i., che la certificazione cosiddetta *Green Pass base*, ovvero della succitata documentazione alternativa, unitamente alla carta di imbarco e al documento di identità rechi la piena rispondenza dei dati del passeggero con la titolarità della certificazione.

Le certificazioni possono essere esibite in formato digitale o cartaceo.

Il gestore deve individuare aree idonee per l'eventuale isolamento dove poter far attendere passeggeri/equipaggi in partenza che evidenzino sintomatologie sospette. Una volta individuati, tali soggetti devono fornire i propri dati personali secondo la modulistica standard che sarà a disposizione e attendere l'intervento delle autorità sanitarie.

Disinfettanti per le mani e/o altri prodotti di disinfezione saranno più diffusi possibile nel terminal per incentivare passeggeri, equipaggi e addetti al loro utilizzo. Il gestore ne assicura la maggiore diffusione in relazione alle caratteristiche e configurazione dei punti critici delle proprie infrastrutture (es. scale, ascensori, tappeti mobili, servizi igienici, lounges). Tutti i gates di imbarco dovranno essere dotati di erogatori di gel disinfettante.

Una segnaletica chiara deve dare indicazioni al fine di evitare affollamenti nelle aree di potenziale maggior assembramento, quali ad esempio: check-in, biglietterie, esercizi commerciali, servizi igienici, security.

2.5.3 Passeggeri in transito

L'ingresso ed il transito nel territorio nazionale sono consentiti in base alle condizioni indicate dalla normativa vigente.

Il gestore deve individuare aree di eventuale isolamento da destinare a passeggeri in transito dove poter far attendere eventuali passeggeri o equipaggi che evidenzino sintomatologie sospette. Una volta individuati, tali soggetti devono fornire i propri dati personali secondo la modulistica standard che sarà a disposizione e attendere l'intervento delle autorità sanitarie.

Ove il layout dell'infrastruttura lo consenta, per i passeggeri in transito dovranno essere preferiti percorsi il più chiari e diretti possibile e tali da evitare la commistione con gli altri flussi di passeggeri.

2.5.4 Addetti aeroportuali di ogni categoria, funzione e ruolo in ingresso nel sedime dello scalo

Tutti coloro che accedono allo scalo per motivi di lavoro devono rispettare le regole di prevenzione di affollamento e di circolazione previste dalle autorità competenti per la prevenzione della diffusione del virus COVID-19, e, se previsto dalle regole sanitarie imposte dai propri datori di lavoro, indossare idonea mascherina FFP2.

Ferma restando la responsabilità delle singole Società terze che operano sullo scalo, il gestore deve dare adeguata comunicazione in merito alle regole e ai comportamenti da seguire diffondendo le presenti Linee Guida alle società controllate, ai subconcessionari e alle società terze che operano in aeroporto.

2.5.5 Equipaggi

Fermo restando quanto regolato da EASA in merito alle precauzioni di diffusione del virus da parte degli equipaggi (Guidelines – COVID-19 Guidance on Management of Crew Members_Issue no: 02, 30/06/2020 e successive revisioni), all'interno del terminal gli equipaggi devono ottemperare alle regole sanitarie imposte dai propri datori di lavoro. Al fine di evitare una eccessiva permanenza degli equipaggi a bordo dell'aereo tra un volo e l'altro, su richiesta della compagnia aerea e compatibilmente con la disponibilità di spazi in airside, è plausibile la verifica da parte del gestore per rendere disponibile un'area dove poter far attendere gli equipaggi nel rispetto delle regole sanitarie vigenti.

2.5.6 Ingresso dei minori

In merito alle problematiche relative all'ingresso dei minori, si richiama la disciplina prevista dal decreto legge 24 marzo 2022, n. 24 e s.m.i. e s.m.i., ai sensi del quale: "Per garantire che le famiglie in viaggio negli Stati membri dell'Unione europea restino unite, i minori che accompagnano il genitore o i genitori non sono tenuti a sottoporsi a quarantena o ad autoisolamento per motivi di viaggio se tale obbligo non è imposto al genitore o ai genitori perché in possesso di un certificato di vaccinazione o di un certificato di guarigione. L'obbligo di sottoporsi a test per l'infezione da SARS-CoV-2 per motivi di viaggio non si applica ai bambini di età inferiore a sei anni".

2.6 IGIENIZZAZIONE E PULIZIA DI SPAZI E SUPERFICI

Per ridurre il rischio che passeggeri e addetti possano entrare in contatto con il virus COVID-19 durante la permanenza in aeroporto, la sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro devono riguardare tutte le parti frequentate dai viaggiatori e/o lavoratori, compresi i servizi igienici, ed essere effettuate con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della salute e dell'Istituto superiore di sanità. L'igienizzazione e la disinfezione deve essere assicurata in ogni area dell'infrastruttura, terminal ed aeromobili, anche più volte al giorno in base al traffico dell'aerostazione e sugli aeromobili, con specifica attenzione a tutte le superfici che possono essere toccate dai passeggeri in circostanze ordinarie.

Tutti i gate di imbarco devono essere dotati di erogatori di gel disinfettante.

Il gestore deve prevedere l'igienizzazione e la pulizia, più volte al giorno, delle aree interne dell'aeroporto con un'attenzione particolare ai punti nei quali è maggiore la concentrazione dei passeggeri, fra i quali: banchi check-in, filtri di sicurezza, gate d'imbarco, sale restituzione bagagli, servizi igienici, *lost&found*. Deve essere inoltre prevista, ove ritenuto opportuno, l'igienizzazione e la pulizia delle aree esterne area landside, con particolare riferimento al "*forecourt*" fronte aerostazione.

L'igienizzazione e la pulizia devono avvenire utilizzando personale competente e formato e prodotti idonei sulla base delle indicazioni fornite dalle autorità sanitarie a garanzia dell'efficacia degli interventi e in considerazione della necessità di non danneggiare superfici o impianti aeroportuali e l'ambiente.

Ove possibile, sia privilegiata la robotizzazione dei sistemi di igienizzazione e pulizia di spazi e superfici.

I subconcessionari di spazi/uffici devono assicurare, certificandone l'adeguata esecuzione, l'igienizzazione e la pulizia di spazi e superfici secondo le stesse modalità sopra descritte.

L'insieme di tutte le aree, mezzi ed attrezzature, su cui effettuare i suddetti interventi di igienizzazione dovrà essere valutato dal gestore aeroportuale sulla base della configurazione e delle caratteristiche dello scalo, includendo, se del caso, parcheggi in superficie e in struttura, spazi coperti e scoperti ed eventuali altre aree ritenute potenzialmente rischiose.

2.7 TRATTAMENTO DELL'ARIA NELLE AREE DEL TERMINAL E IN EVENTUALI ALTRI LUOGHI DI AGGREGAZIONE

Gli impianti di climatizzazione vanno gestiti con procedure e tecniche miranti alla prevenzione della contaminazione batterica e virale.

Con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria ed eliminare velocemente le particelle più leggere emesse nell'aria dalle persone e che cadono a terra con velocità più ridotte, il gestore deve effettuare adeguate verifiche degli impianti aeraulici: verifica portate aria, ricambi aria in funzione del numero di persone, misurazione qualità dell'aria. In generale, gli impianti di climatizzazione dovranno essere gestiti con procedure e tecniche miranti alla prevenzione della contaminazione batterica e virale.

Dovrà poi essere prevista, nel più breve tempo possibile, la verifica di potenziali miglioramenti di efficienza degli impianti, con installazione di sistemi permanenti di misurazione della qualità dell'aria, aumento ricambi aria nuova, potenziamento e taratura per aumento portate aria e creazione di percorsi puliti dell'aria in funzione dell'utilizzo degli spazi, potenziamento e/o installazione di nuovi sistemi hardware e software per la gestione dell'aria. Tali interventi devono essere coordinati con eventuali adeguamenti funzionali degli spazi e dei percorsi destinati a passeggeri ed equipaggi, nell'ambito del Programma di miglioramento complessivo del Terminal per il contrasto alla diffusione del virus COVID-19.

2.8 AEROMOBILI

In conformità alle disposizioni contenute nelle *Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico e s.m.i.*, è consentita la capienza massima a bordo degli aeromobili, ferme restando l'adozione delle seguenti misure:

- le operazioni di imbarco e sbarco devono avvenire evitando ogni assembramento;
- sia acquisita al momento del check-in online o comunque al momento dell'imbarco, una delle certificazioni verdi COVID-19 da vaccinazione, guarigione o test (cosiddetto *Green Pass base*);

Al fine di dare avvio al *contact tracing* su territorio nazionale, deve essere assunto l'obbligo da parte dei viaggiatori dei voli nazionali e dei voli con destinazione in Italia, previa indicazione delle conseguenze giuridiche e delle responsabilità derivanti dalla violazione di detto impegno, di comunicare al vettore ed

all'autorità sanitaria territoriale competente la positività al COVID-19 diagnosticata entro 5 giorni dallo sbarco dall'aeromobile.

In fase di imbarco e sbarco i vettori dovranno garantire l'adozione di misure atte ad evitare assembramenti fra passeggeri e personale di bordo, con accodamenti e flussi ordinati, utilizzando, ove possibile, il *finger* in via prioritaria. In caso di trasporto tramite navetta bus, andrà evitato l'affollamento, garantendo al tempo stesso il più possibile l'areazione naturale del mezzo.

A bordo degli aeromobili i vettori dovranno individuare le modalità di maggiore distanziamento possibile fra i passeggeri, compatibilmente con la configurazione della cabina.

Il personale della compagnia aerea e degli handlers, negli spazi aeroportuali così come a bordo degli aeromobili, a terra e in volo, se previsto dalle regole sanitarie imposte dai propri datori di lavoro, dovranno indossare una mascherina FFP2 ed inoltre avere a disposizione una scorta di mascherine delle caratteristiche indicate nel caso di necessario cambio per i passeggeri che non abbiano con sé mascherine ulteriori rispetto a quella necessariamente indossata all'atto dell'imbarco. È onere e responsabilità del vettore, o suo delegato, verificare che nel corso delle operazioni di imbarco e sbarco e per tutta la durata del volo i passeggeri indossino correttamente le mascherine coprendo tutte le vie aeree (naso e bocca).

Per tutte le altre raccomandazioni si rimanda ai dettagli contenuti nel Safety Information Bulletin Aerodromes 2020-02R5 pubblicato da EASA il 30 giugno 2020 (e successivi aggiornamenti). Coronavirus 'SARS-CoV-2' Infections – Operational Recommendations.

3. Protezione negli scali del flusso dei passeggeri e dell'attività degli addetti aeroportuali

Al fine di mantenere la separazione dei flussi ed evitare affollamenti fra passeggeri e addetti nello scalo, i gestori aeroportuali effettueranno, con il contributo dei vettori, degli handlers e tutti i sub-concessionari, le proprie verifiche su spazi, percorsi e procedure e di conseguenza disporranno gli eventuali adeguamenti alle necessità sanitarie, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del traffico e degli spazi e infrastrutture dello scalo.

3.1 MISURE DI ORGANIZZAZIONE DEI FLUSSI RIGUARDANTI ADDETTI E PASSEGGERI SECONDO LE INDICAZIONI GIÀ EMANATE E CHE VERRANNO EMANATE DALLE AUTORITÀ COMPETENTI

Uno dei principali elementi di mitigazione del rischio di diffusione del COVID-19 è quello della massima diluizione e dell'ordine dei flussi per evitare quanto più possibile le concentrazioni di persone in spazi che potrebbero generare assembramenti a causa delle loro dimensioni e configurazione. Al riguardo, il Gestore dovrà compiere le valutazioni più efficaci rispetto alle caratteristiche del proprio Terminal e di ciascuno degli elementi del complesso aeroportuale sensibile ad assembramenti.

Fra le soluzioni da adottare per la gestione dei flussi sulla base delle analisi di spazi e percorsi che ciascun Gestore effettuerà si indicano:

- l'ingresso nell'area sensibile dell'aeroporto dovrà essere consentito in base alle indicazioni del precedente par. 2.5.2. In particolare l'accesso all'area sensibile dell'aeroporto deve essere consentita esclusivamente ai soggetti muniti di una delle certificazioni COVID-19 da vaccinazione, guarigione o test (cosiddetto Green Pass base), ad eccezione del personale che presta la propria attività lavorativa nella predetta area.
- la gestione dell'accesso alle aerostazioni prevedendo, ove possibile, una netta separazione delle porte di entrata e di uscita, in modo da evitare l'incontro di flussi di passeggeri e addetti;
- qualora le caratteristiche fisiche e distributive dell'edificio lo consentano, sarà preferibile l'individuazione di percorsi a senso unico, che potranno essere individuati mediante i sistemi più adeguati allo scalo (es. tendiflex, segnaletica a

terra);

- l'impiego di aree polmone all'esterno e in prossimità dei Terminal laddove si rilevassero sottodimensionamenti della capacità effettiva negli spazi interni o criticità nella disposizione di idonei accodamenti;
- assicurare, anche tramite segnaletica, le procedure organizzative per ridurre i rischi di affollamento nella fase di ritiro bagagli presso i nastri dedicati alla riconsegna.

Le soluzioni adottate devono tenere conto della necessità di evitare qualsiasi forma di concentrazione di persone in aree landside, seppure distanziate, anche ai fini del mantenimento dei livelli di security in ciascuno scalo.

Adeguate informazioni sulle modalità di accesso e circolazione nel complesso aeroportuale deve essere fornita sul sito web dell'aeroporto.

Di seguito le aree nelle quali saranno messe in atto le misure di organizzazione dei flussi:

3.1.1 Accesso alle infrastrutture

Strade e parcheggi in superficie e in struttura, spazi coperti e scoperti di ogni tipo, percorsi e toilette inclusi nelle aree in concessione.

I percorsi e le aree di accesso e collegamento coperto e scoperto all'interno del sedime aeroportuale, quali parcheggi auto, parcheggi bus, stazioni del treno e metropolitane, taxi, etc. fino agli ingressi dell'aerostazione devono essere dotati di idonea informazione e raccomandazione a passeggeri ed equipaggi, al fine di evitare affollamenti e il rispetto delle condizioni di igiene attraverso l'utilizzo efficace di:

- Segnaletica orizzontale a pavimento
- Segnaletica luminosa
- Messaggi vocali
- Segnaletica verticale
- Strutture temporanee quali tendiflex etc.

Particolare attenzione deve essere riposta sulla capacità effettiva di ciascuna area e capacità massima consentite per gli accodamenti per l'accesso a taxi e altri mezzi di trasporto pubblico regionale e locale, per l'uso degli ascensori, attraverso specifica segnaletica, prevedendo possibili sistemi di controllo del rispetto della capienza.

Devono essere fornite indicazioni in merito a modalità nell'utilizzo di pulsantiere e comandi per ridurre il contatto con superfici, favorendo laddove possibile, soluzioni contactless.

Verranno inoltre fornite, attraverso segnaletica dedicata/monitor a messaggio variabile, indicazioni in merito alle nuove modalità operative generate dall'emergenza COVID-19 per l'ingresso in aerostazione (o in altri edifici interessati da analoghe misure) per preparare quanto più possibile i passeggeri in anticipo.

In corrispondenza degli ingressi aeroportuali o dei terminal passeggeri, a seconda della configurazione dello scalo, potranno essere allestite aree esterne temporanee coperte e/o scoperte per la gestione di eventuali accodamenti dovuti a possibili operazioni di *pre-screening* e/o registrazione del passeggero. Queste aree potranno prevedere anche pensiline per la schermatura solare e protezione dalle intemperie.

3.1.2 Terminal – area landside (hall partenze, area check-in, security, hall arrivi, toilette, aree retail e F&B, lounges, aree destinate all'aviazione generale)

All'interno del Terminal passeggeri, e comunque prima dei varchi di sicurezza, deve essere prevista la dislocazione più opportuna di eventuali punti di *pre-screening* documentale e eventuale riconoscimento o registrazione del passeggero tramite app, che dovesse essere prevista dalle autorità competenti. La dislocazione dei presidi deve tenere conto della possibilità di disporre gli accodamenti più ordinati e fluidi possibile in coerenza con la dimensione dei flussi, la geometria degli spazi e le dotazioni di impianti aeraulici.

La capacità effettiva di ciascuna area funzionale deve essere verificata per garantire le misure di affollamento massimo dell'area landside del Terminal.

Al fine di scongiurare assembramenti sia degli operatori sia dei passeggeri, con relativi accodamenti, per le operazioni di check-in e security deve essere verificata la distanza dei banchi e degli equipaggiamenti fissi e mobili (es. banchi, *self check-in kiosks*, varchi radiogeni, desk vari), operando distanziamenti fra le postazioni se necessario, disponendo eventuali chiusure alternate delle postazioni operative stesse e introducendo, laddove efficace, elementi separatori in materiale idoneo, per garantire distanze adeguate a passeggeri e operatori.

Saranno favorite quanto possibile le modalità di accettazione *self check-in* e in generale le soluzioni "*contactless*" quali *self drop-off* del bagaglio da stiva e prevedendo opportune azioni per la riconversione parziale di banchi o allestimenti temporanei di aree dedicate, anche in coerenza con le eventuali procedure che verranno adottate dalle compagnie aeree.

Ove richiesto dalla normativa vigente, i vettori sono tenuti ad acquisire dai viaggiatori, e verificare prima dell'imbarco, la documentazione prevista relativamente ai motivi del viaggio, indirizzo e recapito telefonico, vietando l'imbarco nel caso in cui la predetta documentazione non sia completa.

3.1.3 Terminal – area airside (aree di pre-imbarco e imbarco, gates, pontili fissi e mobili, corridoi e sale arrivi e riconsegna bagagli, *lost&found*, toilette, immigrazione/emigrazione, BHS, aree retail e F&B, lounges, aree destinate all'aviazione generale).

Al fine di scongiurare assembramenti sia degli operatori sia dei passeggeri, con relativi accodamenti in attesa delle operazioni di imbarco in ogni area funzionale dedicata e gates, devono essere verificate la capacità effettiva e la geometria degli spazi per garantire le misure di affollamento massimo dell'area airside del Terminal. Le verifiche dovranno tenere conto anche dell'eventuale impatto sui tempi di imbarco derivanti dall'applicazione delle nuove misure. Il layout delle sedute deve garantire distanze atte ad evitare assembramenti. La riduzione di capacità delle sedute deve essere indicata con idonei sistemi che garantiscano la preclusione di utilizzo.

Deve essere verificata la distanza di desk vari e equipaggiamenti fissi e mobili, operando, se necessario, distanziamenti fra le postazioni, disponendo eventuali chiusure alternate delle postazioni operative stesse e introducendo, laddove efficace, elementi separatori in materiale idoneo, per garantire distanze adeguate a passeggeri e operatori.

Devono essere favorite, anche attraverso il Programma di miglioramento, soluzioni contactless per l'imbarco e *self boarding* con riconoscimento biometrico.

Al fine di scongiurare assembramenti, per le operazioni di controllo passaporti in partenza e in arrivo, si potrà disporre l'uso alternato delle postazioni e si potrà valutare l'efficacia dell'introduzione di elementi separatori in materiale idoneo.

Nelle aree di riconsegna bagagli devono essere fornite indicazioni al fine di evitare affollamenti in corrispondenza dei caroselli di riconsegna bagagli, attraverso apposita segnaletica a terra. Potranno essere altresì previste modalità operative di restituzione bagagli che riducano possibilità di accumuli eccessivi di bagagli con ripercussioni su tempi di riconsegna.

3.1.4 Uffici

In tutti gli uffici all'interno di edifici facenti parte del complesso aeroportuale, percorsi, spazi di attesa e postazioni di lavoro devono essere fornite indicazioni al fine di evitare affollamenti.

3.1.5 Servizi igienici

Al fine di scongiurare affollamenti per l'uso dei servizi igienici in ogni area del Terminal e di ogni altro edificio funzionale, devono essere valutate dislocazione, capacità e geometrie degli spazi destinati a toilette e vani accessori, e fornite opportune segnalazioni e istruzioni ai fruitori.

3.2 SMART TECHNOLOGIES

Deve essere favorito l'impiego di tecnologie tese alla eliminazione o riduzione dei contatti fra persone all'interno del complesso aeroportuale anche attraverso un programma di intervento graduale, laddove necessario, che potrà essere incluso nel Programma di miglioramento. Il gestore potrà favorire misure quali la semplificazione delle formalità di imbarco, *self-service technologies*, mobile, *contactless* and *biometrics technologies*, apps e, ove necessario, la creazione di percorsi speciali, anche al fine di ridurre i tempi di processo di passeggeri e addetti.

3.3 CONTROLLI DI SICUREZZA

Ferme restando le verifiche di capacità effettiva e la geometria degli spazi a disposizione, una gestione degli accodamenti finalizzata ad evitare affollamenti deve essere verificata e garantita anche attraverso segnaletica dedicata e/o monitor a messaggio variabile. Se necessario, si potrà disporre l'uso alternato dei varchi. Tutto il personale addetto alla security deve:

- rispettare le regole sanitarie e, se previsto dalle regole imposte dai propri datori di lavoro, indossare idonea mascherina FFP2;
- Evitare per quanto possibile il contatto con il passeggero, nel rispetto degli standard di sicurezza previsti dalla normativa di riferimento;
- Cambiare i guanti regolarmente e comunque dopo ogni controllo tattile su passeggeri e bagagli, ovvero utilizzare guanti igienizzabili o igienizzare le proprie mani o, ancora, altre soluzioni maggiormente sostenibili in grado di tutelare sia il passeggero sia l'operatore;
- Rispettare le indicazioni per la pulizia dei contenitori di oggetti e bagagli, delle macchine radiogene e dei rilevatori di

tracce di esplosivo.

3.4 GROUND HANDLING OPERATIONS

Durate le operazioni Ground handling, tutto il personale deve, se previsto dalle regole sanitarie imposte dal proprio datore di lavoro, indossare mascherine FFP2, e, ove possibile, è raccomandato l'utilizzo dei guanti. Dovranno inoltre essere rispettate le regole atte a prevenire affollamenti, igienizzazione e pulizia, adottando procedure che rispettino i tempi per operazioni di turnaround concordati con il vettore di riferimento.

Gli operatori, in coordinamento con il gestore e con le compagnie aeree, nell'ambito delle normali procedure, dovranno rispettare le indicazioni emanate da IATA per le singole operazioni durante l'emergenza COVID-19, i cui aggiornamenti sono pubblicati su www.iata.org/ground-operations (Quick Reference for Ground Handling during COVID-19).

Particolare attenzione dovrà essere posta nell'applicazione delle suddette regole anche per rispondere alle esigenze specifiche delle persone con disabilità, a mobilità ridotta o anziani (PMR).

4. Adeguateamento delle operazioni in area Airside

Al fine di mantenere la separazione dei flussi ed evitare affollamenti fra passeggeri e addetti anche durante le operazioni in area airside, i gestori aeroportuali effettueranno, con il contributo dei vettori e degli handlers, le proprie verifiche su spazi, percorsi e procedure e di conseguenza disporranno gli eventuali adeguamenti alle necessità sanitarie, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del traffico, degli spazi e delle infrastrutture dello scalo.

Gli adeguamenti dovranno prendere in considerazione anche le necessità dei passeggeri PRM, pertanto tutte le indicazioni devono essere comunicate in modo accessibile e devono essere disponibili sufficienti posti a sedere per i PRM.

4.1 UTILIZZO DI STANDS DI PARCHEGGIO AEROMOBILI E AREE DI SUPPORTO E MANOVRA

Dovrà essere privilegiato l'utilizzo degli stands a contatto del Terminal passeggeri, sia collegati attraverso pontili mobili, sia percorsi *walk-in walk-out*. Ove possibile dovrà essere estesa la modalità di imbarco e sbarco *walk-in walk-out* con l'aggiunta di nuovi stands, anche temporanei, attraverso revisioni della configurazione del piazzale e della relativa segnaletica, laddove possibile.

Devono essere chiaramente definite le aree airside che sono disponibili all'utilizzo, prevedendo eventuale segnaletica e/o barriere per le aree non utilizzabili che dovranno essere inibite ma mantenute in perfetta efficienza (pavimentazione, segnaletica, impianti AVL), per un pronto reimpiego quando necessario. L'individuazione delle aree disponibili deve essere analizzata in base:

- alla capacità dello scalo;
- alle eventuali limitazioni/chiusure di parti dello scalo;
- alla possibilità di utilizzo delle piazzole in base alle procedure e/o limitazioni sull'imbarco/sbarco dei passeggeri;
- alla possibilità di utilizzare gli stand per attività cargo;
- alla necessità, in accordo con la compagnia aerea, di dedicare spazi dell'apron alla sosta di aeromobili non operativi.

4.2 PERCORSI

Ove ne ricorra l'esigenza, andranno definiti i percorsi da utilizzare per i mezzi in area airside legandoli alle aree ed agli stands operativi, da un lato per ottimizzare eventuali procedure di igienizzazione delle infrastrutture, dall'altro per evitare movimenti di personale in aree non operative. Al fine di ridurre i percorsi

degli handlers si potrà valutare l'utilizzo di nuove aree dedicate alla sosta dei mezzi.

4.3 INDIVIDUAZIONE STANDS ISOLATI

Al fine di gestire eventuali aeromobili con presenza a bordo di passeggeri che evidenzino sintomatologie sospette dovranno essere indicate delle piazzole adeguate, alla gestione di tali casi, compatibilmente con le procedure vigenti, la configurazione dello scalo e gli spazi disponibili.

4.4 AREE PER IGIENIZZAZIONE DI MEZZI ED ATTREZZATURE

Le operazioni di igienizzazione devono essere eseguite come descritto nei punti precedenti. Sulla base della disponibilità degli spazi devono essere individuate aree di sosta dedicate per le attrezzature disinfettate che possono essere impiegate e aree per quelle ancora da trattare. Il Gestore deve mettere a disposizione degli handlers aree dedicate dove poter effettuare l'igienizzazione di mezzi ed attrezzature ovvero concordare l'adozione di procedure finalizzate a garantire la corretta igienizzazione dei mezzi, valutando la possibilità della centralizzazione del servizio a tutti gli operatori presenti nello scalo.

4.5 VARCHI

Considerando l'ottimizzazione delle procedure di accesso all'area airside, in termini di misure sanitarie, si deve limitare il numero di varchi di accesso solo a quelli indispensabili, valutando la chiusura temporanea di quelli non strettamente necessari.

5 Cargo

Al fine di contenere quanto possibile la diffusione del virus COVID-19 e di mantenere la separazione dei flussi ed evitare affollamenti fra gli addetti nelle aree courier e cargo, il personale della dogana e sanità aerea coinvolto nelle attività di sdoganamento delle merci, anche durante le operazioni in area airside, i gestori aeroportuali effettueranno, con il contributo dei vettori, degli handlers e di ogni parte coinvolta nelle stesse attività courier e cargo le proprie verifiche su spazi, percorsi e procedure e di conseguenza disporranno gli eventuali adeguamenti alle necessità sanitarie, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del traffico e degli spazi e infrastrutture dello scalo. Per il dettaglio delle operazioni riferirsi alla documentazione IATA - Quick reference for ground handling during COVID-19.

5.1 PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO/DOCUMENTALE

Dovranno essere seguite le indicazioni già emanate e che verranno emanate dalle autorità competenti quali il controllo del possesso delle necessarie certificazioni verdi COVID-19 (Green Pass base).

5.2 IGIENIZZAZIONE

Deve essere eseguita la pulizia di spazi e superfici nei terminal cargo e nelle aree funzionali adibite alla movimentazione e allo stoccaggio di merci.

La sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro devono riguardare tutte le parti frequentate dai lavoratori, compresi i servizi igienici, ed essere effettuate con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della salute e dell'Istituto superiore di sanità. L'igienizzazione e la disinfezione deve essere assicurata almeno una volta al giorno e la sanificazione deve essere effettuata in relazione alle specifiche realtà aziendali come previsto da prescrizioni sanitarie e da protocolli condivisi.

5.3 AREE DI PRE-ACCETTAZIONE

Qualora l'handler, finalizzata alla prevenzione della diffusione del virus, avesse necessità di igienizzare le proprie merci o metterle in sicurezza prima di portarle all'interno dell'edificio Cargo per processarle, dovranno essere individuate aree idonee.

5.4 AREE DI PRE-IMBARCO

Qualora l'handler, finalizzata alla prevenzione della diffusione del virus, avesse necessità di igienizzare le proprie merci o metterle in sicurezza prima di caricarle all'interno dell'aeromobile, dovranno essere individuate aree idonee.

5.5 PIAZZOLE CARGO DEDICATE

Ove compatibile con il layout delle infrastrutture aeroportuali e la relativa capacità, gli stand devono essere dedicati ad uso esclusivo alle attività cargo e courier in modo da evitare ogni possibile promiscuità con i flussi passeggeri.

6 Cantieri e ditte esterne

Al fine di prevenire il rischio di diffusione del virus COVID-19 nell'ambito aeroportuale anche attraverso l'ingresso di ditte esterne e cantieri in corso e da avviare, il Gestore dovrà raccomandare alle Società/ditte terze che tutti i soggetti che entrano e lavorano nello scalo osservino le indicazioni vigenti.

6.1 PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO/ DOCUMENTALE

I responsabili del personale che accede ai cantieri o che provvede a forniture, servizi o manutenzioni nel sedime, nel terminal o in altri edifici aeroportuali, dovranno accertarsi che vengano rispettate tutte le regole sanitarie emanate dalle Autorità competenti.

6.2 PROCEDURE DA ATTUARE

Ogni disposizione da adottare in merito a presidi di controllo sui cantieri, sulla base di quanto emanato dalle Autorità competenti, prevedrà l'implementazione di azioni e procedure.

Le principali misure di contenimento da attuare nei cantieri sono riassumibili nei seguenti punti, associabili a oneri/costi che verranno trattati con le specifiche indicazioni emanate dalle Autorità competenti:

- Informazioni e cartellonistica
- Accesso fornitori esterni
- Pulizia e sanificazione cantiere
- Precauzioni igieniche personali
- Dispositivi di protezione personali
- Gestione di spazi comuni
- Organizzazione del cantiere
- Gestione di una persona sintomatica
- Sorveglianza sanitaria/medico competente

6.3 IGIENIZZAZIONE E PULIZIA DI SPAZI

In relazione allo stato dei cantieri le società/ditte responsabili dovranno eseguire operazioni di igienizzazione e pulizia secondo le modalità indicate dalle Autorità competenti.

È raccomandabile anche l'adozione di procedure che prevedano la sanificazione degli ambienti con maggiore presenza di persone.

La sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro devono riguardare tutte le parti frequentate dai lavoratori, compresi i servizi igienici, ed essere effettuate con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della salute e dell'Istituto superiore di sanità. L'igienizzazione e la

disinfezione deve essere assicurata almeno una volta al giorno e la sanificazione deve essere effettuata in relazione alle specifiche realtà aziendali come previsto da prescrizioni sanitarie e da protocolli condivisi.

Altri ambiti oggetto di verifica sono:

6.3.1 Accettazione dei lavoratori in cantiere (appaltatore e subappaltatore)

- Informazione ai lavoratori
- modalità di trasferimento lavoratori in cantiere
- ingresso al cantiere
- modalità di spostamento personale in presenza di aree di cantiere all'interno di spazi aeroportuali aperti al pubblico (operatori, passeggeri)

6.3.2 Modalità di accesso dei fornitori esterni ai cantieri

- Accesso fornitori esterni
- Attività fornitori esterni in cantiere
- Apprestamenti specifici

6.3.3 Prescrizioni operative in cantiere

- Precauzione igieniche personali
- Prescrizioni operative specifiche

6.3.4 Prescrizioni operative locali di servizio/spazi comuni

- Utilizzo spogliatoi
- Utilizzo locale mensa

6.3.5 Gestione di una persona sintomatica in cantiere

6.3.6 Individuazione di spazi per la gestione di una persona sintomatica in cantiere

6.3.7 Cartellonistica specifica

- Area ingresso di cantiere
- Aree comuni

7 Comunicazione

La comunicazione ai passeggeri e agli addetti nell'ambito dell'aeroporto è strumento di cruciale importanza sia per il contenimento della diffusione del coronavirus sia per il recupero di confidenza nel trasporto aereo e nel luogo di lavoro, a terra come in aria.

La comunicazione, in italiano, in inglese e, se necessario, in altre lingue in base ai profili linguistici più comuni dei passeggeri che utilizzano l'aeroporto dovrà essere sempre aggiornata per informare passeggeri e addetti in modo chiaro ed efficace e diffondere le regole da adottare, non tralasciando di scoraggiare i passeggeri, i membri dell'equipaggio ed il personale con sintomi compatibili con COVID-19 a presentarsi in aeroporto.

Inoltre, come previsto dai principi generali del Reg. (CE) 1107/2006, tutte le informazioni essenziali fornite ai passeggeri del trasporto aereo dovrebbero essere fornite in formati alternativi accessibili alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta, almeno nelle stesse lingue messe a disposizione degli altri passeggeri e nelle stesse lingue in cui l'informazione viene normalmente fornita a tutti i passeggeri.

I gestori dei servizi di trasporto dovranno prevedere forme di comunicazione, su ogni mezzo di trasporto, sulla necessità e sul corretto utilizzo negli spazi chiusi dei dispositivi individuali di protezione previsti dalla normativa vigente.

Vanno adottati sistemi di informazione e di divulgazione, nei luoghi di transito dell'utenza, relativi ai comportamenti che la stessa utenza è obbligata a tenere all'interno delle aerostazioni e degli aeromobili, nelle fasi di salita e discesa dal mezzo di trasporto e durante il trasporto medesimo.

7.1 COORDINAMENTO CON LE COMPAGNIE AEREE

Le compagnie aeree al momento dell'acquisto del biglietto forniscono al passeggero le informazioni sul volo e le regole di comportamento dettate dall'emergenza sanitaria in corso, e, in particolare, quelle riguardanti le restrizioni di viaggio per tutti i passeggeri che presentano sintomi compatibili con COVID-19 prima di arrivare all'aeroporto di partenza. È richiesto che il gestore e le compagnie aeree si coordinino per fornire indicazioni univoche ai propri utenti in merito al corretto utilizzo dello scalo di partenza e di arrivo.

7.2 CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E SOSTEGNO DI ADDETTI E STAKEHOLDERS

In coordinamento con le campagne istituzionali, è auspicabile che il gestore sul proprio sito o attraverso materiale di comunicazione distribuito in aeroporto e presso gli uffici, sensibilizzi il proprio personale e i terzi che hanno accesso allo scalo al rispetto delle regole di prevenzione e al contempo, comunicare le misure intraprese.

7.3 CAMPAGNE DI SENSIBILIZZAZIONE E SOSTEGNO DEI PASSEGGERI

In coordinamento con le campagne istituzionali, sia nazionali che internazionali, è auspicabile che il gestore promuova campagne pubblicitarie per sensibilizzare al rispetto delle regole e comunicare il proprio impegno nell'intraprendere azioni quotidiane per la prevenzione della diffusione del virus e la ripresa del traffico.

8 Modelli di soluzione delle criticità e strumenti

Molte delle pratiche indicate nelle presenti Linee Guida hanno scarsi o nessun precedente di applicazione nell'ambito aeroportuale e del trasporto aereo in generale.

Per tale motivo, oltre che per l'incertezza degli scenari di recupero dei volumi di traffico a livelli pre-epidemia, sono individuati alcuni modelli e strumenti per la soluzione delle criticità che vengono comunque demandati alla verifica e alla interpretazione implementativa dei Gestori aeroportuali e dei vettori, per la più efficace protezione di passeggeri e addetti del trasporto aereo. Tali modelli potranno essere confrontati con sperimentazioni sul campo e attraverso benchmarking delle migliori pratiche internazionali, con l'obiettivo, di valutazioni di efficacia e di impatto sulle operazioni sia a terra che a bordo degli aeromobili.

8.1 SISTEMI DI "PRE-SCREENING" PER GARANTIRE IL MASSIMO LIVELLO DI SALUTE, SICUREZZA E COMFORT AI PASSEGGERI E AGLI OPERATORI AEROPORTUALI

Con l'obiettivo di assicurare il massimo livello di protezione a passeggeri e addetti, eventuali nuovi protocolli sanitari validati dalle Autorità competenti, nuove tecnologie e apparati, e relative procedure applicative, potranno essere proposti dai Gestori nei Programmi di miglioramento.

8.2 PIANI DI ADEGUAMENTO DEI VETTORI ALLE NUOVE ESIGENZE SANITARIE

All'esito della sperimentazione di misure e procedure, i vettori aerei, nell'ottica di migliorare la protezione e il confort di passeggeri e addetti, anche in presenza di più elevati livelli di traffico, potranno proporre specifici Piani di adeguamento delle stesse misure e procedure.

8.3 SIMULAZIONI DINAMICHE PER LA VERIFICA DEI POSSIBILI COLLI DI BOTTIGLIA E IL MONITORAGGIO DELLA CAPACITÀ EFFETTIVA

Al fine di garantire processi fluidi, evitare possibili assembramenti e colli di bottiglia, nonché condizioni di sicurezza per passeggeri e operatori, laddove opportuno a supporto della disposizione di nuove modalità di gestione di spazi e percorsi, il gestore aeroportuale si potrà avvalere di software specialistici per lo sviluppo di una simulazione dinamica del nuovo assetto operativo e della capacità effettiva di aree funzionali nei Terminal in relazione all'emergenza COVID-19. In particolare, gli ambiti di verifica dovrebbero riguardare:

- Zona di ingresso al terminal, sia landside che airside: in relazione alle specifiche soluzioni che verranno messe in atto da ciascun aeroporto per garantire il *pre-screening*/registrazione del passeggero, sia in partenza che in arrivo, dovranno essere verificati gli spazi disponibili per gli accodamenti dei passeggeri, i tempi di attesa, etc. sia interni al terminal che eventualmente esterni, qualora allestimenti accodamenti interessino anche aree del curbside o del piazzale aeromobili
- Zone operative landside: hall partenze, accettazione check-in, security, hall arrivi
- Zone airside: sale d'imbarco, immigrazione/emigrazione, restituzione bagagli.

Le eventuali simulazioni dovranno supportare soluzioni di configurazione e allestimento di spazi e percorsi che evitino assembramenti fra passeggeri e addetti e la disposizione di flussi ordinati, a protezione degli stessi passeggeri e addetti.

8.4 TRAINING DEL PERSONALE DEL GESTORE E DEGLI ALTRI OPERATORI

Mantenere aggiornata la formazione di tutto il personale rispetto a possibili nuove regole e raccomandazioni e garantire la formazione del personale per gestire le operazioni alla ripresa del traffico, è una delle sfide più difficili che il settore aeroportuale deve affrontare. La perdita di personale altamente qualificato può comportare un rischio per la sicurezza nonché un aggravio di costi.

Per il mantenimento del livello di formazione, è auspicabile che le attività di formazione iniziale e ricorrente continuino con modalità *E-learning*.

In caso di rientro al lavoro dopo una sospensione dell'attività è necessario un *refresh* per la verifica del mantenimento della professionalità.

In relazione ai protocolli e ai provvedimenti nazionali vigenti, è consentita la formazione in presenza.

8.5 MANTENIMENTO DEI REQUISITI DI CERTIFICAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

Nel caso di chiusura di infrastrutture aeroportuali quali piste, piazzali, taxiway, prima della riapertura dovranno essere fatte ispezioni/verifiche del mantenimento dei requisiti *attraverso check-list* e ove necessario *Risk Assessment*. Tale attività deve essere fatta anche in caso di diverso utilizzo delle medesime infrastrutture.

In considerazione dell'impatto che la chiusura o la riduzione di operatività potrebbero avere sul personale, dovranno essere fatte verifiche e analisi anche sui requisiti di certificazione applicabili all'organizzazione.

8.6 CHANGE MANAGEMENT

Nel caso in cui la riattivazione, dopo la chiusura totale o la ridotta operatività, comporti modifiche su infrastrutture, organizzazione o operatività, il gestore potrà valutare l'eventuale impatto sulla safety attraverso la procedura di Change Management.

8.7 COVID ACTION GROUP

È richiesta l'istituzione di un gruppo di lavoro interno per coordinare tutte le attività necessarie alla gestione della crisi, all'implementazione di tempestive azioni correttive e di mitigazione e al continuo monitoraggio delle stesse anche nelle fasi successive. Il gruppo di lavoro, coordinato dal management del gestore dello scalo, dovrà includere sempre l'Accountable Manager, il Safety Manager e il Compliance Manager, oltre alle direzioni di volta in volta competenti per i diversi temi.

Inoltre, in coerenza con le procedure vigenti sullo scalo (es. Regolamento di Scalo, Piano Aeroportuale in caso di pandemie influenzali), potrà includere la partecipazione dei vari stakeholders, tra cui sicuramente un rappresentante della Sanità Aerea, per specifiche tematiche da approfondire o azioni condivise da implementare.

Sotto l'egida dell'ENAC, il suddetto gruppo si interfaccia per le attività di coordinamento con tutti i soggetti pubblici e privati coinvolti nell'esecuzione delle attività inerenti all'emergenza.

NOTE: RIFERIMENTI NORMATIVI

Le presenti Linee Guida sono redatte in conformità alla normativa vigente al momento delle loro pubblicazioni.

È raccomandata l'attenzione agli aggiornamenti della norma vigente e all'adozione di nuove norme inerenti alla stessa materia.

Appendice 1: Aviazione Generale, Avio superfici ed Eli-idrosuperfici

TERMINAL DI AVIAZIONE GENERALE ALL'INTERNO DI AEROPORTI COMMERCIALI

PRESIDI DI CONTROLLO SANITARIO / DOCUMENTALE

Saranno allestiti dal Gestore e potranno essere messi a disposizione delle Autorità sanitarie competenti, previa definizione di appositi accordi, presidi di controllo secondo le indicazioni già emanate e che verranno emanate dalle autorità competenti, sia per i flussi in partenza che per quelli in arrivo; il controllo di eventuali documenti sanitari laddove esistenti.

I suddetti presidi devono essere collocati in punti adeguati del terminal aeroportuale, per permettere che le operazioni avvengano in spazi idonei, e minimizzando i tempi per le operazioni di sbarco/ transito/imbarco. L'allontanamento dei soggetti non idonei all'accesso al Terminal, o all'imbarco, avverrà secondo procedure e percorsi che garantiscano adeguata segregazione e distanza rispetto ad altri passeggeri e addetti, richiedendo, ove necessario, l'intervento delle forze dell'ordine. La gestione dei casi sospetti sarà garantita dalle Autorità sanitarie nel rispetto dei protocolli vigenti.

GESTIONE DEI FLUSSI

Il criterio guida raccomandato per l'ottenimento della protezione di passeggeri e addetti è in generale quello della massima diluizione dei flussi per evitare quanto più possibile le concentrazioni di persone in spazi che potrebbero generare assembramenti a causa delle loro dimensioni e configurazione. Sulla base di tale criterio il Gestore dovrà compiere le valutazioni più efficaci rispetto alle caratteristiche del proprio Terminal e di ciascuno degli elementi del complesso aeroportuale sensibile ad assembramenti.

Passeggeri in arrivo e in partenza

Il vettore, prima dell'accesso agli aeromobili, è tenuto a verificare che i passeggeri esibiscano il cosiddetto *Green Pass* base, attestante l'avvenuta vaccinazione anti-SARS-Cov-2, la guarigione dall'infezione da SARS-CoV-2, ovvero l'effettuazione di un test

molecolare o antigenico rapido con esito negativo al virus SARS-COV-2, o, infine, una certificazione rilasciata dalle autorità sanitarie competenti a seguito di una vaccinazione validata dall’Agenzia europea per i medicinali (European Medicines Agency – EMA).

Tali disposizioni non si applicano ai soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale e ai soggetti esenti sulla base di idonea certificazione medica rilasciata secondo i criteri definiti con circolare del Ministero della Salute.

Il vettore, o un suo delegato, verifica con le modalità indicate dal decreto-legge 24 marzo 2022, n. 24 e s.m.i., che la certificazione cosiddetta *Green Pass* base ovvero la certificazione comprovante l’avvenuta guarigione da COVID-19 o, infine, il test antigenico rapido o molecolare con esito negativo al virus SARS-COV-2, unitamente al documento di identità rechi la piena rispondenza dei dati del passeggero in partenza con la titolarità della certificazione.

Il gestore deve individuare aree idonee per l’eventuale isolamento – sale COVID-19 - dove poter far attendere passeggeri in arrivo e in partenza che evidenzino sintomatologie sospette. Una volta individuati, tali soggetti devono indossare una mascherina di tipo FFP2, fornire i propri dati personali secondo la modulistica standard che sarà a disposizione e attendere l’intervento delle autorità sanitarie.

Nel terminal, passeggeri ed equipaggi devono poter trovare disinfettanti per le mani e/o altri prodotti di disinfezione, in particolare, in prossimità degli impianti di collegamento tra le diverse aree del terminal (scale, ascensori, tappeti mobili).

Addetti aeroportuali di ogni categoria, funzione e ruolo in ingresso nel sedime dello scalo.

Tutti coloro che accedono allo scalo per motivi di lavoro, devono rispettare le regole di prevenzione di affollamento e di circolazione previste dalle autorità competenti per la prevenzione della diffusione del virus COVID-19, e, se previsto dalle regole sanitarie imposte dai propri datori di lavoro, indossare idonea mascherina FFP2.

Il gestore deve dare adeguata comunicazione in merito alle regole e ai comportamenti da seguire diffondendo le presenti Linee Guida alle società controllate, ai subconcessionari e alle società terze che operano in aeroporto.

Di seguito le aree nelle quali saranno messe in atto le misure di organizzazione dei flussi:

- Strade e parcheggi in superficie e in struttura, spazi coperti e scoperti di ogni tipo, percorsi e toilette inclusi nelle aree in concessione.
- I percorsi e le aree di accesso e collegamento coperto e scoperto all'interno del sedime aeroportuale, quali parcheggi auto, taxi, etc. fino agli ingressi dell'aerostazione devono essere dotati di idonea informazione e raccomandazione a passeggeri ed equipaggi, al fine di garantire misure di prevenzione dell'affollamento e il rispetto delle condizioni di igiene.

Le misure di prevenzione dell'affollamento di addetti e passeggeri devono essere garantite anche per le attività commerciali, F&B, lounges.

Uffici

In tutti gli uffici all'interno di edifici facenti parte del complesso aeroportuale, percorsi, spazi di attesa e postazioni di lavoro devono essere fornite indicazioni al fine di evitare affollamenti.

Servizi igienici

Al fine di evitare affollamenti, per l'uso dei servizi igienici in ogni area del Terminal e di ogni altro edificio funzionale, devono essere valutate dislocazione, capacità e geometrie degli spazi destinati a toilette e vani accessori, e fornite opportune segnalazioni e istruzioni ai fruitori.

USO DELLE MASCHERINE

All'interno delle aree del Terminal, e negli spazi al chiuso in generale, è raccomandato per tutti di indossare sempre la mascherina FFP2, secondo le specifiche emanate dalle autorità sanitarie competenti. A tale fine è raccomandato ai Gestori di apporre idonea segnaletica e di disporre, laddove possibile, distributori automatici di mascherine e altri dispositivi di protezione individuale in prossimità degli accessi al Terminal.

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

È raccomandato ai gestori e ai vettori l'acquisto nonché la sensibilizzazione nei confronti di passeggeri e dipendenti di DPI realizzati con materiali ecosostenibili monomateriale e riciclabili in modo da non pregiudicare ulteriormente la qualità ambientale degli ecosistemi.

È necessario che gli aeroporti, nell'ambito del proprio piano di tutela ambientale, adottino tutte le misure già previste dalle normative in vigore per il recupero dei dispositivi già in circolazione composti da multimateriali non riciclabili.

Anche nel contesto dell'emergenza sanitaria in corso, la sostenibilità ambientale deve rimanere il principio cardine di qualunque scelta in termini di realizzazione di interventi, utilizzo di materiali, realizzazione o miglioramento di impianti, adozione di nuove procedure.

IGIENIZZAZIONE E PULIZIA DI SPAZI E SUPERFICI

La sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro devono riguardare tutte le parti frequentate dai viaggiatori e/o lavoratori, compresi i servizi igienici, ed essere effettuate con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della salute e dell'Istituto superiore di sanità. L'igienizzazione e la disinfezione deve essere assicurata almeno una volta al giorno e la sanificazione deve essere effettuata in relazione alle specifiche realtà aziendali come previsto da prescrizioni sanitarie e da protocolli condivisi.

Per evitare che passeggeri e addetti possano entrare in contatto con il virus COVID-19 durante la permanenza in aeroporto, il gestore deve prevedere, l'igienizzazione e la pulizia, più volte al giorno, delle aree esterne e interne dell'aeroporto con un'attenzione particolare ai punti nei quali è maggiore la concentrazione dei passeggeri. L'igienizzazione e la pulizia devono avvenire utilizzando personale competente e prodotti idonei sulla base delle indicazioni fornite dalle autorità sanitarie a garanzia dell'efficacia degli interventi e in considerazione della necessità di non danneggiare superfici o impianti aeroportuali e l'ambiente.

Ove possibile, sia privilegiata la robotizzazione dei sistemi di igienizzazione e pulizia di spazi e superfici.

I subconcessionari di spazi/uffici devono assicurare, certificandone l'adeguata esecuzione, l'igienizzazione e la pulizia di spazi e superfici secondo le stesse modalità sopra descritte.

TRATTAMENTO DELL'ARIA NELLE AREE DEL TERMINAL E IN EVENTUALI ALTRI LUOGHI DI AGGREGAZIONE

Con l'obiettivo di migliorare la qualità dell'aria ed eliminare velocemente le particelle più leggere emesse nell'aria dalle persone e che non cadono a terra con velocità più ridotte, il gestore deve effettuare adeguate verifiche degli impianti aeraulici: verifica portate aria, ricambi aria in funzione del numero di persone, misurazione qualità dell'aria.

SMART TECHNOLOGIES

Deve essere favorito l'impiego di tecnologie tese alla eliminazione o riduzione dei contatti fra persone all'interno del complesso aeroportuale.

CONTROLLI DI SICUREZZA

Tutto il personale addetto alla security deve:

- Indossare idonea mascherina chirurgica o dispositivo di protezione individuale di livello superiore, guanti e rispettare le regole sanitarie
- Evitare per quanto possibile il contatto con il passeggero mantenendo il massimo livello di sicurezza
- Cambiare i guanti dopo ogni controllo tattile su passeggeri e bagagli, ovvero utilizzare guanti igienizzabili o altre soluzioni maggiormente sostenibili in grado di tutelare sia il passeggero sia l'operatore
- Rispettare le indicazioni per la pulizia dei contenitori di oggetti e bagagli, delle macchine radiogene e dei rilevatori di tracce di esplosivo.

GROUND HANDLING OPERATIONS

Durate le operazioni Ground handling, tutto il personale deve indossare mascherine e guanti e dovranno essere rispettate le regole di prevenzione degli affollamenti, igienizzazione e pulizia, adottando procedure che non comportino il ritardo nelle operazioni di turnaround.

ADEGUAMENTO DELLE OPERAZIONI IN AREA AIRSIDE

Al fine di mantenere la separazione dei flussi e ogni possibile assembramento fra passeggeri e addetti anche durante le operazioni in area airside, i gestori aeroportuali effettueranno le proprie verifiche su spazi, percorsi e procedure e di conseguenza disporranno gli eventuali adeguamenti alle necessità sanitarie, tenendo conto delle specifiche caratteristiche del traffico, degli spazi e delle infrastrutture dello scalo.

AREE PER IGIENIZZAZIONE DI MEZZI ED ATTREZZATURE

Le operazioni di igienizzazione devono essere eseguite come descritto nei punti precedenti. Sulla base della disponibilità degli spazi devono essere individuate aree di sosta dedicate per le attrezzature disinfettate che possono essere impiegate e aree per quelle ancora da trattare. Il Gestore deve mettere a disposizione

degli handlers aree dedicate dove poter effettuare l'igienizzazione di mezzi ed attrezzature, valutando la possibilità di centralizzare il servizio a tutti gli operatori presenti nello scalo.

VARCHI

Considerando le procedure di accesso all'area airside si deve limitare il numero di varchi di accesso solo a quelli indispensabili, valutando la chiusura temporanea di quelli non strettamente necessari.

COMUNICAZIONE

La comunicazione ai passeggeri e agli addetti nell'ambito del Terminal è strumento di cruciale importanza sia per il contenimento della diffusione del coronavirus sia per il recupero di confidenza nel trasporto aereo e nel luogo di lavoro, a terra come in aria.

La comunicazione dovrà essere sempre aggiornata per informare passeggeri e addetti in modo chiaro e efficace e diffondere le regole da adottare.

TRAINING DEL PERSONALE DEL GESTORE E DEGLI ALTRI OPERATORI

Mantenere aggiornata la formazione di tutto il personale rispetto a possibili nuove regole e raccomandazioni e garantire la formazione del personale per gestire le operazioni alla ripresa del traffico, è una delle sfide più difficili che il settore aeroportuale deve affrontare.

Per il mantenimento del livello di formazione, è auspicabile che le attività di formazione iniziale e ricorrente continuino con modalità E-learning.

In caso di rientro al lavoro dopo una sospensione dell'attività è necessario un refresh per la verifica del mantenimento della professionalità.

AEROPORTI DI SOLA AVIAZIONE GENERALE, AVIOSUPERFICI ED ELI-IDROSUPERFICI

In tali infrastrutture, ove sia presente un Gestore, individuato a seguito di affidamento diretto o con gara pubblica, spetta a quest'ultimo, in rapporto alle varie realtà locali e alla tipologia dell'infrastruttura, mettere in atto, a seguito di apposita valutazione, tutte le azioni necessarie per mitigare i rischi di diffusione del virus COVID-19.

Negli aeroporti di aviazione generale ove non è presente un gestore aeroportuale, ENAC, sulla base della valutazione del rischio effettuata su tali strutture in relazione alle varie attività che vi si possono svolgere (voli privati, trasporto pubblico, scuola di volo, paracadutismo, lavoro aereo, soccorso, ecc.) e che comportano differenti livelli di rischio, seppur quasi mai con alta percentuale di presenze, ha individuato le seguenti misure di prevenzione da osservare nelle aree di uso comune:

- prevenire gli affollamenti;
- igienizzazione e pulizia degli spazi uso comune (uffici, locali di ristoro, hangar, servizi igienici, aerostazione, ecc.), a cura ed in concorso dei concessionari presenti, eventualmente anche con ristoro dei costi da parte dell'ENAC.

È altresì raccomandato l'utilizzo delle mascherine di tipo FFP2 negli spazi al chiuso.

Resta ovviamente in capo ai singoli concessionari operanti in aeroporto individuare ed implementare nelle proprie aree in concessione le procedure comportamentali di prevenzione da rischio COVID-19 che dovranno essere rispettate da parte di tutti i soggetti interessati nell'ambito delle attività di rispettiva competenza.

In generale si raccomanda di verificare che, prima dell'accesso agli aeromobili, i passeggeri esibiscano il cosiddetto *Green Pass*, o, infine, una certificazione rilasciata dalle autorità sanitarie competenti a seguito di una vaccinazione validata dall'Agenzia europea per i medicinali (European Medicines Agency – EMA). Si raccomanda inoltre di verificare la rispondenza tra le succitate certificazioni ed i documenti di identità dei passeggeri.

Tali disposizioni non si applicano ai soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale e ai soggetti esenti sulla base di idonea certificazione medica rilasciata secondo i criteri definiti con circolare del Ministero della Salute.



Contatti

ENAC

Viale Castro Pretorio 118

00185 Roma, Italia

comunicazione@enac.gov.it

Data di pubblicazione

Aprile 2022